

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

DISTRIBUIDO Nº 124 DE 1995

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

ABRIL DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

P L U N A

Visita de una delegación del Consejo Directivo
de la Organización de Funcionarios de dicho Organismo

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION
DEL DIA 26 DE ABRIL DE 1995

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Dante Irurtia

Miembros : Senadores José Andujar, Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico César Segovia y Orlando Virgili

Invitados especiales : Miembros del Consejo Directivo de la Organización de Funcionarios de PLUNA, Elina Rodriguez, Laura Mairet, Carlos Arres, Adolfo Prego y Omar Díaz

Secretario : Julio Méndez Vila

Ayudante de Comisión : Jaime Gallinal

---

mao

(Es la hora 11 y 50 minutos)

(Ingresa a Sala la delegación de la Organización de Funcionarios de PLUNA)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, damos la bienvenida a la delegación de la Organización de Funcionarios de PLUNA. Les pedimos disculpas por la demora, ya que habían sido convocados para la hora 10 y 30.

Aclaramos que hemos recibido con anterioridad un material informativo que ha sido distribuido entre los señores Senadores y que nos ha puesto en antecedentes de la información que nos brindarán en esta reunión.

SEÑOR DIAZ.- En nombre de la Organización de Funcionarios de PLUNA, agradezco a la Comisión la amabilidad de recibirnos nuevamente para permitirnos, como trabajadores, aportar nuestro punto de vista.

A efectos de encarar el tema de una forma gráfica, nos hemos acostumbrado a decir, acerca de los aspectos aeronáuticos, que la batalla por los cielos se está dando en la tierra. ¿Cuáles son las características de esta batalla? Que es feroz y sin contemplaciones, inclusive dejando cientos de miles de trabajadores en la calle. En estos momentos, las aerolíneas están luchando por sobrevivir a una situación que parte de dos hechos fundamentales.

El primero, generador de esta situación a la cual nos referiremos nuevamente en forma breve, comenzó en el año 1978, cuando se dio un giro de 180 grados en lo que fue la operatividad de las líneas aéreas a nivel mundial. Concretamente me refiero a la llamada desregulación de los Estados Unidos del año 1978 para los vuelos de cabotaje de ese país y a partir de 1980 para los vuelos del exterior.

A esto debe sumarse un informe realizado por una consultora de Boston, Estados Unidos, a solicitud de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo --cabe destacar

que la IATA es un sindicato de empresas-- donde se establecía que para el año 2005 iban a quedar solamente algunas grandes compañías coincidentes con los centros de poder financiero, industrial y económico, es decir, cuatro o cinco en Estados Unidos, un máximo de cinco en lo que hoy se llama Unidad Europea, dos o tres en el Sudeste asiático y quizás alguna en Australia y Nueva Zelanda.

Si es verdad que la batalla de los cielos se está dando en la tierra, lo primero que nos preguntamos los trabajadores de PLUNA es quién está librando esa batalla, con qué gente se está luchando y cuáles son los instrumentos de que disponemos. Asimismo, tenemos dudas en cuanto a las posibilidades que tiene PLUNA, como Ente Autónomo, de sobrevivir.

A juicio del Sindicato, no hemos librado esa batalla con las personas más técnicas, idóneas y expertas. Estamos llegando a una situación que hemos denominado --aclaro que el término que voy a utilizar no tiene un sentido peyorativo-- la "cisplatina aeronáutica". ¿Por qué? Porque no debemos olvidar que cuando se firmó el Tratado de Asunción se formaron Subcomisiones de trabajo a los efectos de ir ajustando los procedimientos en esta materia. Concretamente, se crearon tres Subcomisiones:la de Transporte Fluvial, la de Transporte Marítimo y la de Transporte Terrestre. ¡Qué casualidad que no se formó una Subcomisión de Transporte Aéreo de cara al MERCOSUR! Esto no se hizo porque uno de los integrantes del Mercado Común se opuso a ello y lo vetó. Ese integrante fue Brasil.

Pensamos que fue un despojo --aunque suene algo fuerte-- lo que se le hizo al Ente del cual todos somos propietarios, quitándole todos los servicios de asistencia en tierra que se le brindan a todas las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y otorgándoselos a CANDISUR, que está ligada íntimamente a SATA, que es una empresa brasileña. Esta última, a su vez, está íntima y directamente relacionada a la Aerolínea VARIG de bandera brasileña.

ng

Recapitulando, observamos que, en primer lugar, se encuentra el veto por parte de Brasil a la creación de la Subcomisión de Transporte Aéreo y, en segundo término, lo relativo a la cancelación de los servicios de asistencia en tierra. Por tanto, los representantes de los trabajadores queremos que quede constancia en la versión taquigráfica de una incongruencia total en el sentido --aclaro que en este momento no deseamos discutir si estamos de acuerdo o no con las políticas de liberalización y de desregulación y sus posibles consecuencias en el área del transporte aéreo en cuanto a las desmonopolizaciones o privatizaciones-- de que, a nuestro juicio, si el Gobierno está de acuerdo en la desregulación y liberalización debe ser coherente con esas posturas y no transformar un monopolio del Estado uruguayo que estaba a cargo de PLUNA en uno privado. Pensamos que lo conveniente, en caso de que estemos de acuerdo --me permito aclarar que nosotros disentimos con esta postura-- con dicha política, hubiera sido una apertura, es decir, que en el Aeropuerto de Carrasco PLUNA continuara brindando esos servicios y compitiera con CANDISUR, con VARIG y con aquellas aerolíneas que también quieran usufructurar dichos servicios.

Por otra parte, cabe señalar que cuando se llamó a licitación el primer pliego establecía el derecho de veto, pero fracasó. En el segundo pliego, se eliminó el derecho de veto que tenía la minoría, o sea, tres Directores en siete, a diferencia de lo que expresó un Director actual de PLUNA en un medio periodístico donde indicó que eran ocho los Directores y siete los aviones, cuando en realidad son tres Boing 737, un 707 y uno arrendado a VARIG.

A fin de hablar con autoridad y responsabilidad, hemos estado observando lo que ha sucedido en materia de privatizaciones totales o parciales en América Latina y en el mundo. Es así que vemos que cuando se vende Aerolíneas Argentinas a Iberia --actualmente ésta tiene el 85%-- se pagan las deudas que establecía el precio de venta con una operación denominada "leasing back". Esto significa vender las aeronaves y todo el equipo de vuelo y, a su vez, arrendarlo. Con ese dinero de la venta de Aerolíneas Argentinas a Iberia, se

ng

pagarían las deudas contraídas a través de esa operación.

La pregunta que nos hacemos y que no tiene respuesta, es la siguiente. ¿A Uruguay realmente le conviene que la operatividad de la estructura PLUNA S.A. esté en manos de una aerolínea con bandera de un país limítrofe? No debemos olvidar que VARIG manejaría la operatividad de PLUNA S.A. Entonces, nos preguntamos si las bodegas de los aviones de esta última estarán al servicio de nuestros exportadores y productores rurales o, por el contrario, estarán integradas a los intereses de Brasil. Cuando hablamos de VARIG, hablamos de los intereses de Brasil. Hemos escuchado al anterior Ministro de Turismo y al actual referirse a la necesidad --recordemos que ya en los años 1966, 1967 y 1968 PLUNA hacía vuelos de Rosario a Punta del Este y a Montevideo y desde Córdoba a los mismos destinos-- de privilegiar al turismo. ¿VARIG privilegiará el turismo o lo desviará y lo hará complementario de las zonas turísticas como Florianópolis, Maceió, San Salvador, etcétera? Concretamente, a nuestro juicio, este negocio es altamente perjuidicial para el país.

SEÑORA RODRIGUEZ.- Si nos permiten, quisiéramos referirnos más puntualmente al proceso licitatorio. De alguna manera pedimos disculpas a alguno de los señores Senadores presentes porque nos han visto asistir a esta misma Comisión durante varios períodos.

Lo hacemos en el entendido de que la información no es patrimonio exclusivo de nadie y de que quienes aquí están han asumido un compromiso político de función pública frente a la totalidad de la población. Por esa razón, pedimos disculpas a los señores Senadores que han escuchado este planteo durante un largo período, pero entendemos que como se inicia una nueva Legislatura corresponde que los nuevos Legisladores tengan conocimiento de una de las versiones sobre este tema.

Vamos a intentar no adjetivar en torno a la situación y, por lo tanto, no entregaremos un documento sino varios que reflejan la actuación del sindicato durante el proceso que se inició en 1985 y 1986 y que va hasta 1994. Nos resulta muy

ng

difícil no calificar este proceso de licitación como poco claro o transparente e irregular, y así lo planteamos ante la opinión pública y a la propia Secretaría de la Presidencia de la República.

Teníamos dos opciones para enfrentar este proceso de privatización de PLUNA, que no compartimos por considerar que para hablar con propiedad de la empresa es necesario referirse, en primer lugar, a las causas de su debacle, y no se puede afirmar que ello se deba, exclusivamente, a lo que sucedió en el mercado mundial de la aeronavegación. Por lo tanto, entendemos oportuno formular algunas precisiones.

Cuando se hace el primer llamado a licitación para convertir a PLUNA en una "empresa de economía mixta" la aviación mundial atravesaba por una de las crisis más importantes de los últimos cincuenta años. Como conclusión se presentó un solo oferente y ello no se debe a que en dicho pliego se haya establecido el derecho de veto que limitaba el interés en los eventuales oferentes. Cuando se realiza el segundo llamado a licitación, todavía se estaba atravesando por una crisis importante. Entendemos que es necesario diferenciar dos temas. Uno de ellos tiene que ver con lo que son las crisis naturales del mercado, que obedecen a razones que no son del caso analizar y, el otro, son las crisis inherentes a la propia gestión. Esto lo hemos dicho sistemáticamente. En ese sentido, podemos poner un ejemplo: en 1985 cuando PLUNA tuvo el primer Directorio presidido por el contador Conforte, dio superávit; y lo hizo con la puesta en marcha de un plan mínimo de medidas correctivas que lograron un saneamiento también mínimo de la empresa. Cuando pareció que esto no funcionaba se prefirió una política de virtual desmantelamiento, endeudamiento y administración nada profesional, y aclaramos que no estamos hablando de criterios aeronáuticos, sino de conceptos y procedimientos mínimos de empresas de ese ramo. Entonces, la deuda por concepto de aviones que había sido cargada a Rentas Generales --porque estaba vinculada con un préstamo que en ese momento tenía la Fuerza Aérea y que en otras áreas se utilizó de otra forma, como por ejemplo hizo la Armada-- pasó a integrar el balance

ng

de PLUNA y ahora, paradójicamente, cuando se hace la adjudicación, la deuda pasa nuevamente al Estado. Nos parece que es imprescindible hacer varias precisiones. La deuda, ¿es de PLUNA, del Estado o eso se determina según la conveniencia política del momento y lo que se intenta justificar?

Por otro lado, cuando se habla del déficit de PLUNA es necesario precisar de qué se está hablando y determinar sus causas y orígenes. De todos modos, si aceptamos por un momento que el déficit y el pasivo de PLUNA existen, debemos señalar que es necesario manejar determinados elementos con exactitud, a efectos de que toda la población conozca la situación frente a acreedores y deudores. Debemos aclarar que no nos estamos refiriendo a balances de los cuales surge que PLUNA tiene grandes deudas, porque en muchos casos ellos no fueron presentados en tiempo y forma, a pesar de lo que establece la Constitución.

En su momento, por iniciativa de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, PLUNA contrató una consultora internacional que no responde a ninguna orientación ideológica, que hablaba de tres cuestiones fundamentales: reestructura, rentabilidad y, eventualmente, privatización. Además, en un informe muy extenso decía que era necesario visualizar con claridad si para un país ubicado geográficamente como el Uruguay era conveniente la alternativa de la privatización. Por nuestra parte, nos negamos a aceptar que se maneje con tanta facilidad ese argumento demagógico de que el contribuyente subsidia a un 10% de los pasajeros que viajan en avión, entre otras cosas, porque una línea aérea cumple con determinados objetivos que no responden exclusivamente a su función comercial --que es transporte de pasajeros, correo y carga-- y son rubros a nuestro juicio absolutamente subexplotados. En ese sentido, cumple funciones de relación y hasta tiene que ver con la función de soberanía que, en este momento, parece un tanto olvidada a pesar de que, en nuestra opinión, es un concepto esencial para la idea de nación y también de Estado. Decimos esto porque somos trabajadores y contribuyentes y como tales somos parte del Estado, porque entendemos que este no es la mera coyuntura de los gobiernos, sino que

ng

implica al conjunto de sus actores políticos y sociales. Entonces, también contribuimos a los problemas de mala gestión y administración aunque creemos que, en todo caso, no son imputables a los trabajadores porque cada Directorio de PLUNA encontró un planteo responsable del sindicato más allá de que fuera una materia opinable. Por ejemplo, el entonces Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Elso Goñi, solicitó al sindicato una propuesta de plan de emergencia que le fue entregada en 24 horas y que hablaba de lineamientos de gestión. Esas propuestas podrán ser compartidas o desestimadas pero, en todo caso, en algún momento podrían haber merecido un estudio. Decimos esto porque no podemos aceptar con un silencio cómplice esta alternativa de proceso de licitación que, sin ninguna clase de dudas, no compartimos.

Cuando afirmamos que existían dos formas de ubicarse frente a este tema, manifestamos que era necesario discutir el proceso desde la propia norma. Hubo un pliego de licitación que debió ser la norma reguladora y que, tal como dijimos desde un principio, contenía enormes vacíos, no sólo desde el punto de vista de la situación de los trabajadores, sino porque no se puede hablar de mantenimiento de la fuente de trabajo si no existe la empresa. Por lo tanto, lo primero es que la empresa debe existir a efectos de garantizar determinados elementos con posterioridad. Sobre esa base puede establecerse un marco de coincidencias y luego definir cómo defienden los trabajadores su fuente de trabajo. Debemos señalar que, tal como ha sido históricamente, el movimiento sindical y particularmente los trabajadores de PLUNA, se han preocupado por este tema porque entendemos que cuando se habla de la reforma del Estado se debe hacerlo con seriedad. Entonces, esta empresa que todavía sigue siendo del Estado porque a pesar de que se reconsideró el acto dictado en su momento por el anterior Directorio de PLUNA integrado por los señores Piaggio Victorica, Bruzzone y Bugallo y se lo dejó sin efecto, al día de hoy todavía no se ha celebrado el contrato con el pluriconsorcio de aeronavegación VARIG.

Teóricamente, se afirma que se quiere liberar al

ng

contribuyente de la situación de una empresa deficitaria para construir escuelas y liceos. No queremos ser mordaces e irónicos, pero nuestros hijos se educan en Uruguay y, en todo caso, somos conscientes de las necesidades de determinados sectores en materia de educación y vivienda, pero nos negamos a que se realice un manejo simplista sobre este tema. Si bien es necesario controlar el déficit de todo el aparato estatal, entendemos que en primer lugar debemos ver cuáles son sus causas y nos parece, por lo menos, falaz y poco elegante plantear que con PLUNA se resuelve la problemática de las escuelas. Se coincidirá o no en que se debe realizar una reforma educativa en serio, pero debemos tener presente que en esta transacción el Estado se hace cargo del 70% del pasivo que tiene la empresa PLUNA.

En su momento, el Directorio presidido por la contadora Medero solicitó asistencia financiera del Estado y creemos que en una primera instancia ascendió a U$S 5:000.000 y luego fue de U$S 6:000.000. En ese sentido, nos parece interesante definir con qué criterio se está utilizando esa asistencia financiera que PLUNA está recibiendo. ¿Qué se está priorizando, el pago a determinados acreedores? Por nuestra parte, pensamos que sería interesante saber cuáles son las condiciones en las cuales PLUNA realiza un contrato para realizar fletes con el DC 10 con el cual está operando.

Frente a determinadas versiones de prensa, en el sentido de que hubo una reunión en Brasil en la cual se resolvió la situación por la que la tripulación uruguaya no podría abordar este avión, decimos que Brasil tiene --por la información de que disponemos al día de hoy-- en virtud de que el contrato es de fletamiento y no de arrendamiento y refiere a un avión matriculado en Brasil, la posibilidad de exigir que la tripulación sea enteramente de ese país, excepto un 30% de tripulación de cabina. Tampoco se pagó el contrato de fletamiento de ese avión; al respecto, dijimos que esto era totalmente inconveniente para PLUNA y no era la única posibilidad.

Entonces, el 70% del pasivo queda en la órbita del

ng

Estado y, además, se produce una situación en la cual el Estado va a tener que dar respuesta, que es la de los trabajadores. No es responsabilidad de los funcionarios de PLUNA los mecanismos de ingreso al Ente. En su momento, planteamos que era necesario dotar a la empresa de normas y procedimientos acordes al giro de las empresas del ramo. Esto figura en un documento que hicimos llegar al propio Ministro. El ingreso indiscriminado de nuevos funcionarios no es responsabilidad de los trabajadores de PLUNA. La empresa no tiene estructura y, sin embargo, podemos seguir sosteniendo que tiene potencialmente una proyección de más de U$S 100:000.000 al año. Recientes declaraciones, incluso de algún señor Director de la empresa, parecen reflejar que no se tiene demasiado conocimiento de que esta transformación significa que PLUNA se convierte en un ente autónomo que no vuela y que puede desarrollar todas aquellas actividades que la PLUNA S.A. no desarrolle y que no sean competitivas con ésta. PLUNA S.A. pasa a ser un 49% del Estado y un 51% privado, que estará constituido por un pluriconsorcio en el cual VARIG es operador y no participa, en una primera instancia, del capital accionario. Con la mirada benevolente de los distintos sectores, se estableció que el pluriconsorcio, producto del alto interés del Estado, debía pagar una multa de U$S 330.000 y, sin embargo, esta multa no ha sido pagada al día de hoy. Seguramente, se dirá que tienen plazo hasta el momento de la celebración del contrato. Al respecto, nos preguntamos ¿qué ocurrirá si sucede algo similar al caso de Aerolíneas Argentinas?

¿Qué pasa si, en definitiva, se vende el activo que tiene PLUNA, luego el Estado termina capitalizando y sucede lo mismo que en Argentina, en donde IBERIA igualmente quedó con el 85%? ¿Dónde está el beneficio eventual para el contribuyente, el ciudadano y el Estado?

Debe quedar claro que los sindicatos operan sobre determinadas realidades políticas. En ese sentido, el año pasado planteamos la posibilidad de discutir una economía mixta sobre nuevas bases, que no impliquen una negociación irregular y con consecuencias no muy buenas para el Estado.

ng

Basta observar el proceso para constatar que hubo marchas y contramarchas, que los U$S 4:000.000 de garantía que se exigía presentar, eran sólo papeles y lo único efectivamente presentado eran U$S 1:000.000. Se habló de garantías, cláusulas de reenganche, etcétera. ¿Se puede decir que este proceso está signado por la claridad? Se puede discrepar política, filosófica o ideológicamente, pero a nuestro juicio --tratando de sentarnos del otro lado-- cuando se plantea una alternativa de privatización, se debería tener en cuenta una serie de elementos. Sin embargo, al día de hoy, la realidad marca que el Estado va a terminar cargando con el peso mayor de esta operación, cuando por parte del señor Gerente General de VARIG se anuncia que, muy probablemente, en los primeros meses la empresa no tenga utilidades. No obstante, se plantea la contradicción de que PLUNA está bastante bien y que solamente necesita un "shock" de imagen. Sería interesante que los distintos actores de este proceso se pongan de acuerdo.

Por otra parte, versiones de prensa hablan de que existe un borrador de contrato . Sería interesante que los señores Senadores pudieran controlar este proceso y saber que es de riesgo, porque entre otras cosas estamos hablando de algunos elementos que tienen que ver no sólo con lo económico, sino también con la seguridad. Al respecto, queremos señalar que en más de 50 años PLUNA no tuvo un accidente. Deseamos manifestar, además, que recientemente --hemos manejado este tema con mucha responsabilidad-- hubo un incidente, no muy grave, con un avión tripulado con personal de VARIG y mantenimiento a cargo de la misma. Más allá de que esta compañía tiene un prestigio interesante en el área, asiste a una crisis que no ha terminado de resolver, desde el punto de vista económico-financiero. Estos también son datos de la realidad.

Este Pluriconsorcio está integrado en forma compleja, entre otros, por los señores Santiago y Victor Mesa y por VARIG como operadora, pues está cobrando por la capacitación que se le da al personal de PLUNA y por el contrato de fletamiento, y como Gerente. Este negocio sigue sin cerrar-

ng

nos. Además, se plantea la situación particular de los trabajadores, que indudablemente no van a tener posibilidades muy ciertas de insertarse en otras órbitas del Estado, ya que no existen otras oportunidades para un piloto, un técnico aeronáutico o un técnico de rampa. No hemos desestimado ninguna alternativa porque tenemos una actitud responsable. Cuando se habla de que los trabajadores no son responsables, sería interesante observar el reconocimiento público de los distintos operadores de plaza a la actitud de los trabajadores y, particularmente, del sindicato, quienes permitieron que se desarrollara una operación en Semana de Turismo que, sin duda, fue demencial y que implicó jornadas de trabajo de hasta 20 horas por día y de 30 a 36 vuelos diarios.

Nuestra impresión de este tema es indudablemente parcial, subjetiva, porque somos parte de este asunto y estamos preocupados por ello. Este proceso presenta una serie de irregularidades que, a esta altura, exigirían que se investigaran para evitar consecuencias eventuales. Hemos planteado al propio Directorio, en la órbita de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y de la Presidencia de la República, que no creer en este operativo y pensar que va a ser un pésimo negocio, peor aún para el Estado, no significa que los trabajadores lo estemos saboteando. Está operación está cayendo por su propio peso. Si se sostiene por acuerdos políticos, hay que ser muy cuidadosos con algunas cuestiones porque no alcanza con las garantías eventuales que hoy están, que son mínimas. La Comisión que asesoró en esta última etapa al Directorio, se generó en la órbita de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, con representación de la Dirección de PLUNA y del propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas. A nuestro juicio, es absolutamente insuficiente.

El compañero Díaz planteaba claramente que nadie impide una venta del activo; en este sentido, solamente el valor de la sucursal en Buenos Aires es de U$S 2:000.000. ¿Con qué se va a quedar el Estado uruguayo? El Estado uruguayo no puede dar quiebra, como puede hacerlo una sociedad anónima, que está sujeta a normas de Derecho privado. Actualmente, la participación del Estado es del 49%. Queremos señalar que

ng

no tenemos por qué presumir que existe una intención diferente de la de garantizar el cumplimiento de las normas del propio pliego --a pesar de que, a nuestro juicio, ya se han violentado ampliamente en el período anterior-- y el plan de desarrollo operacional, que es la propuesta de gestión, es decir, el detalle de a cuántos lugares va a volar PLUNA S.A.

¿Qué mecanismos de control tiene efectivamente el Estado para impedir que determinados procesos se precipiten? Creemos que este tema merece, aun en esta alternativa, un análisis paralelo y complementario. De lo contrario, a nuestro juicio, los trabajadores estaríamos siendo cómplices en el silencio, por una transacción de no sabemos qué características, de un proceso que va a comprometer parte del patrimonio del Estado y que, no sólo no ajusta el funcionamiento de las empresas del Estado, sino que eventualmente va a dar un mal servicio, con un costo para el Estado en general y para el sistema político que se traduce en la pérdida de credibilidad. Algún día dijimos que necesitamos creer en quienes nos dirigen y apostar a que, más allá de diferencias conceptuales, se sea coherente con algunas cuestiones. Cuando se habla de ciertos operativos, como el del Banco Pan de Azúcar --nosotros no hacemos determinadas afirmaciones si no tenemos todos los elementos para demostrarlas-- queremos decir que se está entregando una empresa del Estado por U$S 2:000.000 y creemos que el proceso no es claro, transparente y ni siquiera están constituidas todas las garantías eventuales para evitar un desenlace nada bueno para el país.

SEÑORA ARISMENDI.- En todo este tiempo, aún antes de asumir mi banca como Senadora, he seguido el proceso que aquí fue expuesto por los representantes del Sindicato. Sé que se han ido presentando propuestas alternativas, de acuerdo con las distintas variantes que ha tenido el tema, desde la defensa de PLUNA como tal en su momento hasta otras posibles soluciones vinculadas a las nuevas situaciones creadas.

Entonces, hemos de partir de la base del análisis que se hizo de la situación en relación con el Pluriconsorcio y tener en cuenta que, según información de que disponemos, a

muy corto plazo la empresa estará incapacitada de cumplir con las obligaciones contraídas, por lo que toda esa carga recaería sobre el Estado y el conjunto de la población. Por consiguiente y teniendo presente todas las posibilidades de trabajo que ofrece PLUNA, quisiera saber cuáles son las propuestas que se han planteado con respecto a los servicios de tierra y los posibles beneficios para la empresa.

SEÑOR DIAZ.- Al comienzo de la anterior Administración, con bombos y platillos, PLUNA firmó, con cuatro o cinco compañías, un acuerdo --denominado Acuerdo Multinacional de Cargas-- según el cual todas las empresas firmantes hacían transporte de carga al Caribe, a Estados Unidos y a donde fuera requerido por los comerciantes o exportadores. Por supuesto, ese acuerdo duró muy poco tiempo; al parecer, tal como afirmó el Sindicato en su oportunidad, se trataba de compañías fantasmas. Incluso, se fijó una multa de U$S 500.000 por abandono del convenio. Actualmente, continúa desarrollándose el juicio o proceso, como se lo quiera llamar, y la cifra se ubica ahora en U$S 2:000.000. Por nuestra parte, pensamos --lo dijimos en 1991 y en 1992 y lo reiteramos en la intervención del Sindicato en la Comisión de Empresas Públicas, presidida en aquel entonces por el Diputado Morelli-- que si PLUNA en cierta oportunidad pudo realizar convenios con empresas, ¿por qué no firmarlos con empresas de primer orden que manifestaron su interés en ese sentido? Por citar una solamente, menciono a AIR LINGUS, propiedad del Estado de Irlanda. Esta pregunta no ha sido contestada hasta ahora.

En definitiva, sí hay soluciones; incluso, no habría que cambiar el marco jurídico. En este momento, esto se puede verificar con los megatransportes.

En algunos acuerdos se señala que PLUNA podía volar perfectamente porque la temporada de baja de esta región coincide con otra de alta en Europa y Estados Unidos. Cuando a ellos les sobran aviones a nosotros nos faltan y viceversa. En este último caso, podríamos ofrecerles aviones a ellos, tal como sucedió durante tres o cuatro períodos, en los que

el 737 fue arrendado a aerolíneas europeas. Ello sentó un precedente en el sentido de que PLUNA puede realizar convenios "joint venture", tal como se está haciendo en Europa y en Estados Unidos, incluso a través de grandes empresas, como por ejemplo, Lufthansa con Delta Air Lines o American Airlines con British Airways.

En consecuencia, en respuesta a lo formulado por la señora Senadora Arismendi, decimos que estamos dispuestos a estudiar, a poner encima de la mesa todas las posibilidades existentes y a elegir, de acuerdo con el Estado y con este mercado, cuál es la mejor solución. Como dato significativo, tal como decía nuestra compañera, la propia compañía norteamericana Mark puso en duda la conveniencia de una privatización en virtud de una serie de considerandos que se establecen en el informe respectivo. El gremio ha planteado posibles soluciones en más de una oportunidad; incluso, en el período pasado, a solicitud del Parlamento nacional, elaboró un proyecto alternativo de PLUNA que fue firmado por representantes de todos los sectores y que, lamentablemente, no fue considerado.

Concluyendo, tengan los señores Senadores la certeza de que el gremio, los trabajadores de PLUNA, están dispuestos a discutir y analizar el problema, así como también a plantear todas las alternativas que posibiliten una solución.

Aquí no estamos ante un problema de marco. En este sentido, cabe señalar que una personalidad en el mundo aeronáutico, el doctor Bauzá Araújo --Presidente del Instituto Uruguayo de Derecho Aeronáutico, catedrático de Derecho Aeronáutico de la Facultad-- establece que el marco no es el problema. Hay empresas realmente eficientes y también las hay terriblemente ineficientes con un marco privado. A su vez, hay empresas públicas, como por ejemplo SWISSAIR, que son de primera línea en Europa, mientras que a otras, como Iberia, le pusieron encima la espada de Damocles; en este sentido, la Unión Europea manifestó que por última vez se la auxiliaba con U$S 1.200:000.000: Si la línea no se vuelve eficiente, simplemente se la borrará del mapa

ng

/.

aeronáutico.

SEÑORA RODRIGUEZ.- Quisiera complementar lo que se ha planteado haciendo alusión a cuestiones más concretas; mi compañero Díaz se refirió a aspectos generales. Cuando nosotros poníamos el ejemplo de la programación de turismo, mencionamos un elemento muy importante que se debe tener en cuenta. Es vital saber si una empresa tiene mercado para el producto que vende. Si estamos hablando de que se hicieron 36 vuelos y de que se incursionó en una política de chárteres, quiere decir que el mercado existe. Entonces, habría que adecuar la política empresarial, racionalizar su gestión, su política de recursos humanos para hacer que esa operación tenga efectivamente la rentabilidad deseada.

También podría plantearse que esa operación se está haciendo a pérdida. Por nuestra parte, consideramos que PLUNA tiene hoy buenas posibilidades, porque hay un mercado potencial que reclama en ese sentido. Así, se trataría de operar priorizando su operativa regular sobre algunas bases; una de ellas es el Puente Aéreo que, a nuestro juicio, está en este momento subexplotado, y la otra es el período de alta de la ruta intercontinental a Madrid. Efectivamente, el período de alta va desde julio a setiembre. Entonces, se debería establecer con claridad cuáles son los costos operativos. Cuando se habla de déficit, las empresas de aviación internacional, en general, publican anualmente su estado financiero. La empresa de aviación se mide por su relación operativa; si tiene superávit operativo y por otro lado hay déficit, habrá que analizar dónde están las desviaciones. En este caso, PLUNA tiene el mercado; ha ganado en él determinadas posiciones, no sólo porque venda a bajos precios, sino porque las operativas de chárteres intentan trabajar con compañías regulares para que no suceda lo que ocurrió recientemente. Hace poco, PLUNA debió trasladar pasajeros de un chárter que estaba operando en Argentina y que virtualmente dejó a sus pasajeros "tirados en el exterior". Por eso es que se prioriza la política de chárteres con compañías regulares que den la garantía de que no van a dejar a la gente "clavada", para hablar claro. Recientemente,

ng

en un artículo publicado en el diario El País, escrito por Ricardo Garzón, se hablaba de la necesidad de un seguro en esta materia.

No debemos olvidar algunos casos que han ocurrido. Hubo compañías internacionales como PAN AMERICAN, que un día dejó de operar, quedando la gente sujeta a la buena voluntad de los operadores que pudieran trasladarla.

En lo que tiene que ver con el servicio a terceros o asistencia en tierra, en su momento lo planteamos y, más allá de que el resultado de la interpelación al señor Ministro fue una señal de preocupación de los Legisladores por la situación de PLUNA, queremos decir nuevamente que en Argentina, donde se dio un proceso de concentración y funcionamiento casi monopólico --en términos privados-- para los servicios de asistencia en tierra, que son los del avión cuando pisa aeropuerto, perfectamente puede hablarse --en términos del curso del libre mercado-- de libre concurrencia.

Nos parece un disparate que el Estado licite contra él mismo y que a PLUNA se le impida autoprestarse los servicios. Ese fue un planteo que en su momento hizo el entonces Senador Federico Bouza, al referirse a la incongruencia de este proceso en que a la empresa estatal se le impide, reitero, autoprestarse los servicios, con todo lo que eso significa, es decir, un servicio malo, caro y que objetivamente PLUNA tiene la posibilidad de resolver. Tan es así que las mismas personas que fueron tildadas de andrajosas, ineficientes, etcétera --sin duda, los grupos humanos no son homogéneos; hay buenos y malos en todas partes: entre los trabajadores, en el Parlamento, en el sistema político; en aquellos grupos integrados por más de dos personas decir que todos son impolutos y transparentes no parece adecuado y pensamos que, en general, los seres humanos asumen ese tema-- han prestado un excelente servicio en un convenio que PLUNA tiene con Consorcio Aeropuerto Internacional Punta del Este, donde ya se han realizado más de 4.500 operaciones y se han transpor-

tado más de 500.000 pasajeros sin una sola queja.

Debemos ver con claridad todos los argumentos. Así como aquí se utilizaron determinados elementos para justificar que el servicio era malo --recordamos el planteo que hizo en su momento el señor Ministro de Defensa Nacional con una carta de los operadores hablando en tal sentido-- ahora deberíamos considerar la carta de los operadores que expresa que el servicio que dan los trabajadores de PLUNA era bueno. Cuando se considera un aspecto para justificar una operación, también es interesante tener en cuenta otro que demuestre que tan mala no debe ser. En ese sentido, contamos con alguna propuesta. Estamos dispuestos a presentarla en los términos que sea necesario porque, si bien no tenemos la verdad revelada, llevamos 20 años trabajando en esta empresa y no creemos en las" camisetas puestas" sino en apostar a la organización en la que hemos formado parte. Así lo hicimos en forma sistemática durante todos estos años; de lo contrario, no hubiéramos pasado 10 años recorriendo el Parlamento y los distintos Ministerios pidiendo que por lo menos nos escuchen, pues hay otra visión de la realidad.

SEÑOR SEGOVIA.- Quienes han tenido la suerte, en otras oportunidades, de escuchar las exposiciones de la señora Rodríguez, a pesar de lo que expresara al principio, seguramente la habrán reivindicado nuevamente hoy porque tiene una facilidad de palabra y habla con una velocidad tal que no creo que perturbe el tiempo de ninguno de nosotros. Sin embargo, de esa exposición surgen dudas, que creo que deben ser presentadas en esta Comisión. Nosotros hemos conocido muchos aspectos a través de la prensa, a lo largo del proceso que ha sufrido PLUNA con la idea de la privatización iniciada hace tantos años y que generara toda una serie de reivindicaciones para terminar en un conflicto. Este parece ser un momento adecuado para ir despejando las dudas, no solamente con respecto a la posibilidad de conflicto sino también en cuanto a la forma como se está operando. En ese sentido, algunas de las cosas que considero debemos tener a mano en

esta Comisión para poder usar debidamente los argumentos tanto favorables como contrarios a las propuestas que trae el sindicato, serían documentos como el de adjudicación al pluriconsorcio. Creo que sería conveniente que se enviara a esta Comisión el documento completo para poder evacuar algunas dudas tales como, por ejemplo, la objeción en cuanto a la absorción del pasivo de PLUNA. La cifra que ha sido manejada por la prensa es del orden de U$S 70:000.000 y no sé si ella se mantiene o si se ha visto incrementada por la situación planteada. Sería interesante saber cómo se establecen en ese documento de adjudicación al pluriconsorcio los mecanismos que controlen la futura gestión de la empresa. No solamente nos enfrentamos al problema de un déficit que alguien debe absorber, sino también tenemos que considerar el hecho de que la futura gestión no implique otro elemento complementario, perjudicial para las necesidades que tenemos como país.

Asimismo, he seguido con atención lo relativo a la vinculación a la empresa VARIG. Personalmente, por haber estado radicado en Brasil, he recibido alguna documentación complementaria sobre el funcionamiento de la empresa VARIG y diría que en este momento es lo menos confiable del mundo, como empresa de aeronáutica y por el modo en que está encarada financieramente.

Creo que la consolidación de una adjudicación a un pluriconsorcio vinculado a una empresa de tan poco rango como lo es VARIG, actualmente merece aclaraciones suficientes. Por eso me interesaría disponer de documentos exactos, como el del contrato de fletamiento del DC-10 con que está operando VARIG acá. Aclaro que me refiero al contrato de fletamiento y no al de arrendamiento, que cambiaría las perspectivas totales de la propuesta. Quisiera saber cuáles son los mecanismos por los que se llegó a ese contrato de fletamiento que realmente compromete la situación de todo el funcionariado de PLUNA, separando al personal en funcionarios de tierra y de aire. Además, ha transformado a PLUNA en rehén de una situación impuesta por VARIG en nuestro medio.

ng

Hace poco tiempo, el presidente de VARIG fue destituido de su cargo. Pasó a integrar el Directorio de la empresa y antes de ayer fue destituido también de allí. El gerente que figura en la empresa como vinculado a la cuestión nacional por el pluriconsorcio brasileño, representante de VARIG, hace declaraciones manifiestamente preocupantes en cuanto a la forma de operación que se pretende llevar a cabo.

Pecando una vez más de la inexperiencia parlamentaria de no conocer el mecanismo a seguir, pediría la ayuda de Presidencia y de Secretaría para que realicen los trámites necesarios para que la documentación que he solicitado llegue a nuestras manos, a fin de formar un juicio más completo sobre la situación.

Creo que existen dudas complementarias en cuanto al pluriconsorcio, porque éste aparece también vinculado a otro tipo de empresas que se encuentran en situaciones deficitarias o comprometidas. No quiero referirme al problema de la situación de la empresa argentina ni al de las organizaciones bancarias porque no dispongo de la información necesaria. Sin embargo, me parece que es una cuestión a tener en cuenta.

El último número que manejo en ese sentido es el siguiente. La empresa VARIG, que se suponía pedía un auxilio internacional por U$S 800:000.000, a los efectos de reflotar su situación o de parecer más activa, ha recibido un préstamo realmente voluminoso pero que tmbién desapareció del mapa.

En consecuencia, con el fin de juzgar con claridad y con una documentación que nos permita visualizar mejor el problema, pediría que dicha documentación se nos hiciera llegar para tener la posibilidad de discutir el tema con más elementos de juicio. Concretamente, nos gustaría conocer la postura de vuestro sindicato ante esta difícil situación que, a nuestro juicio, es solucionable.Me extraña que no se haya comenzado por reclamar lo que no se ha cumplido hasta el momento.

ng

SEÑOR PRESIDENTE.- Con referencia a la propuesta planteada por el señor Senador Segovia, entiendo que sería conveniente que una vez finalizada esta reunión, los integrantes de esta Comisión nos quedáramos para resolver en torno a este tema.

SEÑOR VIRGILI.- Debo aclarar que estos antecedentes llegaron a nuestro poder ayer en horas de la noche, por lo que no tuvimos tiempo de leerlos en profundidad. Al igual que el señor Senador Segovia, pretendemos que se nos brinde mayor información a los efectos de que la podamos auscultar.

Hemos escuchado con suma atención la disertación realizada por nuestros visitantes, y esperamos que en base a la información que tengamos en el futuro podamos saber a que atenernos. Creemos que ustedes se han ganado un derecho; vuestro trabajo está en PLUNA y como hombres y mujeres ciudadanos de este país, pensamos que también quieren que no se perjudique al Organismo. Les adelanto que desde aquí vamos a luchar por llegar a alguna solución, pero para ello debemos interiorizarnos de los antecedentes y basarnos en los hechos acaecidos para poder conversar sobre el tema en una próxima reunión.

SEÑORA RODRIGUEZ.- Ante todo quiero aclarar a la Comisión que habíamos prometido entregar este material entre el jueves y el viernes y debido a imposibilidades propias, dicha documentación no llegó en tiempo y forma para que los señores Senadores pudieran analizarla. Además, vista la inquietud planteada por el señor Senador Segovia, vamos a entregar una copia del informe de la Comisión, designada por resolución del Directorio de PLUNA del día 12 enero de 1995, donde se revé la resolución de revocación de la adjudicación. Sin duda, podrán pedirla por vía oficial a los efectos de verificarla, pero de todos modos les vamos a hacer entrega de una copia para que tengan elementos complementarios para analizar.

Por otro lado, quiero decir que tenemos sumo interés en conocer la opinión del señor Ministro de Transporte y Obras

Públicas en torno a este tema, aunque ya hayamos llegado a este proceso. Independientemente de la resolución que la Comisión pueda adoptar y de los elementos que se han vertido aquí, a nuestro juicio, este proceso amerita ser investigado, aunque antes habría que disponer de los antecedentes; el problema que existe es el tiempo. Más allá de que hoy se esté hablando de un borrador de contrato, sería interesante también que quienes tienen la responsabilidad de legislar estén en conocimiento de esta situación antes de que sea un hecho consumado. Los trabajadores de PLUNA estamos acostumbrados a la política del hecho consumado; después que todo ocurrió es imposible un retorno. Parecería que hoy todavía existe la posibilidad de contar con la información y que, en caso de que se consumen los hechos, será con el acuerdo del sistema político actual.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión agradezco la presencia de nuestros visitantes y la información por éstos brindada. Además, quiero que tengan la seguridad de que el tema va a seguir a estudio de la Comisión.

(Se retira de Sala la delegación del Consejo Directivo de la Organización de Funcionarios de PLUNA)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 12 y 51 minutos)

ng